VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 241)
z dnia 28 maja 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 241)

28 maja 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie propozycji tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2015 r.;

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu – na podstawie informacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministra Spraw Zagranicznych – wniosku Klubu Poselskiego Sojusz Lewicy Demokratycznej o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji rządu na temat inwestycji w korytarz transportowy od Sławkowa do granicy z Republiką Czeską".

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Klepacki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Remigiusz Paszkiewicz** prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli wraz ze współpracownikami, **Andrzej Jankowski** naczelnik wydziału w Departamencie Wschodnim Ministerstwa Spraw Zagranicznych, **Michał Jaworski** naczelnik wydziału w Departamencie Regulacji Rynku Kolejowego Urzędu Transportu Kolejowego oraz **Hanna Kanieska** specjalista w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Marcin Mykietyński** i **Elżbieta Kessel** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam także przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli, Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Urzędu Transportu Kolejowego, Ministerstwa Spraw Zagranicznych oraz Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Witam przedstawicieli związków zawodowych.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Nowo wybranych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Gratulujemy zatem. Porządek tego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie propozycji tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2015 r. oraz rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu – na podstawie informacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministra Spraw Zagranicznych – wniosku Klubu Poselskiego Sojusz Lewicy Demokratycznej o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji rządu na temat inwestycji w korytarz transportowy od Sławkowa do granicy z Republiką Czeską". Czy są uwagi do zaproponowanego porządku? Nie ma. Dziękuję.

Stwierdzam zatem, że Komisja przyjęła porządek i przystępujemy do jego realizacji.

Wysoka Komisjo, zostaliśmy zobligowani do zgłoszenia tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2015 r. Oczywiście, są to tematy korespondujące z tematyką, którą zajmuje się Komisja. Sekretariat Komisji wspólnie z prezydium Komisji zaproponowali kilka tematów, oczywiście, zasięgając informacji, czy te tematy nie są w trakcie kontroli. Przedstawię je. Zgodnie z prośbą, członkowie Komisji przedstawili także szereg tematów. Przedstawię je i poproszę przedstawiciela Najwyższej Izby

Kontroli o odniesienie się, czy przypadkiem te tematy nie są przedmiotem kontroli albo kontrola nie została w tym czasie zakończona.

Za chwilę przedstawię tematy, ale mamy możliwość zgłoszenia konkretnych propozycji w trakcie posiedzenia. Widzę, że zgłasza się pani poseł Elżbieta Pierzchała. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Dziękuję bardzo. Chciałabym, żeby Najwyższa Izba Kontroli zajęła się kontrolą realizacji projektu finansowanego z funduszu POIŚ – Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – i spółkę PKP PLK, czyli kolejowego połączenia Katowic z lotniskiem w Pyrzowicach, na co w latach 2007-2013 przeznaczono 50 mln zł. Chciałabym wiedzieć, co jest z tym projektem, ile wydano pieniędzy i w jaki sposób będzie realizowany?

Mam również drugie zagadnienie i chciałabym, żeby zajęła się tym Najwyższa Izba Kontroli. Wiemy, że inwestycje kolejowe są zagrożone. Chciałabym, żeby NIK zajęła się kontrolą inwestycji kolejowej, która miała być zakończona w czerwcu tego roku na odcinku E30: Sosnowiec – Jęzor – Kraków Główny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa? Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, do tych wcześniej zaproponowanych tematów chciałem zaproponować jeszcze jeden. Chodzi o wydatki grupy PKP S.A. na zlecenia dla firm konsultingowych i doradczych w latach 2010-2014.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wszystko? Dobrze. Czy ktoś z państwa jeszcze? Nie ma. Dziękuję. Pozwólcie, że przedstawię teraz tematy, które zostały zgłoszone na ten moment. Propozycje są następujące: po pierwsze, bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów na drogach publicznych; po drugie, stan i organizacja transportu intermodalnego; po trzecie, funkcjonowanie regionalnego, pasażerskiego transportu drogowego; po czwarte, realizacja wieloletniego programu inwestycji kolejowych do 2015 r.; po piąte, realizacja programu budowy dróg krajowych na lata 2011-2015; po szóste, finansowe wsparcie tworzenia lokali i pomieszczeń dla najuboższych; po siódme, funkcjonowanie transportu publicznego w miastach centralnych największych aglomeracji miejskich. Podkreślam, że ta tematyka nie jest przedmiotem kontroli i w ostatnim czasie takie kontrole nie były prowadzone.

Teraz przedstawię tematy, które państwo zgłosiliście i będę prosił przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli o odniesienie się do tych propozycji. Są to: zasady przyjmowania przez Urząd Transportu Kolejowego wniosków do certyfikacji w kontekście rozliczania programów Unii Europejskiej. Drugi to stan zabezpieczenia infrastruktury kolejowej wyłączonej z powodów technicznych z eksploatacji. Po trzecie, mamy zniszczenia oraz modernizację dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich, powstałe przy budowie dróg ekspresowych i autostrad; po czwarte, farmy wiatrowe; po piąte, budowa kanału przez Mierzeję Wiślaną; po szóste, realizacja płatności wynikających z budowy dróg ekspresowych i autostrad na rzecz wykonawców, podwykonawców, dostawców oraz innych osób zaangażowanych w wykonanie tych projektów w latach 2010-2014. Dalej mamy usługi pocztowe świadczone organom sprawiedliwości. Po ósme i dziewiąte to są dwa wnioski pani poseł Pierzchały, które przed chwilą przedstawiła. Dziesiąty temat to wniosek, który został zgłoszony przed chwilą przez pana posła Szmita. Czy państwo macie przed sobą te propozycje? Dobrze. Bardzo proszę o odniesienie się do tych propozycji.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli Tomasz Emiljan:

Tomasz Emiljan – dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękujemy bardzo za zgłoszone propozycje. Część z nich jest w 100% zbieżna z tym, co planujemy i przewidujemy do przeprowadzenia w 2015 r. Chciałem jednak przypomnieć, że o ostatecznym kształcie decyduje Kolegium Najwyższej Izby Kontroli. Oczywiście, my zgłosimy wszystkie propozycje i w zależności od tego jakie zostaną podjęte decyzje, to takie znajdą się w planie. Niemniej jednak chciałbym od razu powiedzieć, że zgodnie z naszą procedurą pracujemy w takim syste-

mie, że wykonujemy kontrole planowe i doraźne. Część z tych tematów, które zostały przez państwa zaproponowane, myślę tutaj głównie o realizacji inwestycji kolejowych, zarówno Katowice, Pyrzyce, jak i trasę E30, to przewidujemy wykonanie takiej kontroli doraźnej, okołobudżetowej na przełomie roku 2014/15. Wyniki tej kontroli chcielibyśmy zaprezentować z innymi inwestycjami realizowanymi ze środków Funduszu Kolejowego przy omawianiu wykonania budżetu za 2014 r. Te odcinki możemy uwzględnić przy tamtej kontroli, którą planujemy pod koniec tego roku.

Od razu powiem, które z państwa propozycji już zostały wykonane. Jest to kontrola, która została tutaj nazwana jako fermy wiatrakowe – realizacja inwestycji w tym zakresie. Kontrola została wykonana przez delegaturę we Wrocławiu. Wiemy, że jest na końcowym etapie realizacji. Niebawem pojawi się informacja, czyli nasz raport, który również trafi pod obrady państwa Komisji. Drugi temat to budowa kanału przez Mierzeję Wiślaną. Zagadnienia związane z realizacją tej inwestycji zostały zbadane podczas kontroli prowadzonej przez nasz departament o nazwie: realizacja inwestycji przez administrację morską, która też jest w końcowej fazie opracowywania i w najbliższym czasie będzie przedstawiona pod obrady państwa Komisji. Te dwa tematy mamy na pewno zrobione. Temat szósty z listy, czyli dotyczący realizacji płatności wynikających z budowy dróg ekspresowych i autostrad przez wykonawców, podwykonawców, dostawców oraz innych osób zaangażowanych w wykonywanie tych projektów, to przewidujemy to jako temat kontroli doraźnej, koordynowanej, którą chcemy zrobić w drugiej połowie 2015 r. W naszej ocenie, jest to zagadnienie trochę mniejsze niż kontrola planowa. Dlatego postanowiliśmy zgłosić to i przyjąć do naszego planu pracy departamentu jako kontrolę doraźną. Także te dwa tematy, czyli fermy i kanał przez Mierzeję Wiślaną, są już zrobione i za chwilę będziecie państwo poinformowani o wynikach tej kontroli. Kolejny temat, który omawiałem, mamy zaplanowany do wykonania. Nie wiem, ile tematów będziemy w stanie wykonać w 2015 r., ale jeśli pozostałe tematy, czyli zasady przyjmowania przez Urząd Transportu Kolejowego wniosków do certyfikacji, stan zabezpieczeń infrastruktury kolejowej oraz zniszczenia, modernizacja dróg gminnych nie zostaną wprowadzone do planu pracy na 2015 r., to na pewno będą w rezerwie do wykorzystania, bądź w ramach kontroli doraźnych, jeżeli będziemy mieli takie możliwości, bądź wejdą do planu na 2016 r. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Zgodnie z procedurą, Komisja kieruje propozycje do Komisji do Spraw Kontroli Państwowej. Państwo posłowie jesteście zorientowani. Wobec powyższego, proponuję następujące tematy: bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów na drogach publicznych, stan i organizacja transportu intermodalnego, funkcjonowanie regionalnego, pasażerskiego transportu drogowego, realizacja wieloletniego programu inwestycji kolejowych do roku 2015, realizacja programu budowy dróg krajowych na lata 2011-2015, finansowe wsparcie tworzenia lokali i pomieszczeń dla najuboższych, funkcjonowanie transportu publicznego w miastach centralnych największych aglomeracji miejskich oraz zasady przyjmowania przez Urząd Transportu Kolejowego wniosków do certyfikacji w kontekście rozliczania programów Unii Europejskiej, stan zabezpieczenia infrastruktury kolejowej wyłączonej z powodów technicznych z eksploatacji, usługi pocztowe świadczone organom sprawiedliwości i wydatki grupy PKP dla firm konsultingowych w latach 2010-2014. Czy wszystko ująłem? Dobrze. Pan dyrektor odniósł się, że będzie to w ramach kontroli doraźnej w 2015 r. albo w planie 2016 r. Ja to traktuję, że jest to uzgodnione. Bardzo proszę, pan dyrektor.

Dyrektor departamentu w NIK Tomasz Emiljan:

Umknął mi jeden z tematów, który dopiero teraz zanotowałem. Panie przewodniczący, temat dotyczący usług pocztowych świadczonych organom sprawiedliwości, to w 2014 r. będziemy prowadzić kontrolę dotyczącą poczty. W ramach tej kontroli to zagadnienie będzie objęte kontrolą.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Litwiński jest autorem tego wniosku. Bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Rozumiem, że jest to już przesądzone i jest już po kolegium? To będzie realizowane, tak?

Dyrektor departamentu w NIK Tomasz Emiljan:

Tak. Ten temat został zatwierdzony na 2014 r.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Teraz pojawia się pytanie o zakres. Nie ukrywam, że chodzi o kontekst pewnego niepotrzebnego zamieszania, które być może było możliwe do uniknięcia. Moja intencja była taka, żeby zbadać usługi świadczone na rzecz organów wymiaru sprawiedliwości niezależnie kto je świadczy. To nie jest ukierunkowanie na ten, czy inny podmiot. Rozumiem, że będzie to tak, że niezależnie kto to świadczy? To nie będzie dotyczyło tej, czy innej firmy, bo wiem, że to ciągle jest dualizm wbrew pozorom. Będzie można ocenić wpływ świadczenia tych usług na funkcjonowanie organów wymiaru sprawiedliwości. Taka jest moja intencja. Chciałbym, żeby z tej kontroli wynikało w bieżącym roku, jaki był wpływ świadczenia, bądź nie tych usług oraz jakości tych usług na funkcjonowanie organów wymiaru sprawiedliwości.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury w NIK Andrzej Witkowski:

Chciałbym zacząć od tego, że ta kontrola, która jest planowana dotyczy *stricte* wykonywania usług przez Pocztę Polską. To, co mówi pan poseł, to znacznie wykracza poza zakres tematyki przewidzianej dla tej kontroli. W związku z powyższym, mogą być dwa rozwiązania tej kwestii. Pierwsze, to w ramach kontroli doraźnej podejmiemy sprawdzenie tej problematyki pod takim tytułem i z takim celem, jak pan tu mówił, ale musimy zbilansować swoje potrzeby na 2015 r. Nie chcemy w tej chwili czynić zobowiązania. Jest jeszcze druga możliwość. Ten temat może być zgłoszony przez Komisję Sprawiedliwości, ponieważ dotyczy funkcjonowania jednostki, która jakby jest w zainteresowaniu tej Komisji. Może departament Najwyższej Izby Kontroli, który zajmuje się tą problematyką, będzie miał większe rezerwy niż my i będzie mógł podjąć ten temat. Także proponuję zgłoszenie go dwutorowo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Ujmujemy ten temat w naszych propozycjach.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Jeszcze jedna kwestia, bo kolega miał wątpliwości. To nieważne, kto świadczy te usługi, bo mamy art. 2 ust. 3 ustawy o NIK. Sprawdzałem to wcześniej przed posiedzeniem Komisji, że można kontrolować instytucje niepubliczne, o ile wykonują na rzecz organów administracji czy władzy publicznej zadania zlecone.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak jest.

Zastępca dyrektora departamentu w NIK Andrzej Witkowski:

Oczywiście, ma pan poseł rację. Wtedy kontrola nie następowałaby według czterech kryteriów, tylko ograniczałaby się do dwóch – do kryterium legalności i gospodarności działań. Natomiast ocena celowości i rzetelności wykonywania tego nie mogłaby być przedmiotem oceny.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę, pani poseł Pierzchała.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Chciałam dopytać NIK. Rozumiem, że jeszcze w tym roku będzie kontrola projektu Katowice – Pyrzowice, jak powiedział pan dyrektor? Czy dobrze zrozumiałam? A inwestycja E30: Sosnowiec – Jęzor do Krakowa Głównego?

Dyrektor departamentu w NIK Tomasz Emiljan:

Tak, możemy to zrobić w kontroli doraźnej, ponieważ kontrola skonstruowana jest w ten sposób…

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Czy możemy to jeszcze w tym roku zrobić?

Dyrektor departamentu w NIK Tomasz Emiljan:

To będzie najprawdopodobniej przełom, bo zacznie się w 2014 r. i skończy pewnie na początku 2015 r. Będzie to w okresie jesień-wiosna. Tak to nazwijmy.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wobec tego są tematy, które przedstawiłem. Cofamy korektę dotyczącą usług pocztowych świadczonych organom sprawiedliwości. Wszystkie tematy przedłożymy Komisji Kontroli Państwowej. Czy jest sprzeciw do takiej propozycji? Nie słyszę.

Stwierdzam zatem, że Komisja Infrastruktury przyjęła tematy do kontroli przez Najwyższą Izbę Kontroli w 2015 r. W ten sposób zakończyliśmy realizację porządku zawartego w punkcie pierwszym.

Przechodzimy do drugiego punktu. W międzyczasie na posiedzenie Komisji przybył podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, pan Zbigniew Klepacki. Witam serdecznie. Wobec powyższego proszę o rozpisanie ról w tym punkcie. Pan dyrektor przyznaje się, że pan minister go delegował. Bardzo proszę, panie dyrektorze. Udzielam panu głosu.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Jakub Kapturzak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. W tej sprawie mamy co najmniej trzy aspekty. Jak wynika z wniosku złożonego przez Klub Poselski Sojusz Lewicy Demokratycznej, potencjalne przedłużenie szerokiego toru…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę do mikrofonu, bo jest słaba słyszalność.

Zastępca dyrektora departamentu w MIiR Jakub Kapturzak:

W tej sprawie mamy co najmniej trzy aspekty. Jednym jest potencjalne przedłużenie szerokiego toru do Czech. To wynika z wniosku Klubu Sojuszu Lewicy Demokratycznej. Drugą kwestią są działania podejmowane przez resort w celu usprawnienia transportu kolejowego pomiędzy terminalem Sławków a Republiką Czeską. Natomiast trzecią są ogólnie podejmowane działania przez rząd w celu zwiększenia atrakcyjności transportu kolejowego i transportu intermodalnego w ruchu towarowym.

Odnosząc się do pierwszej kwestii, czyli ewentualnego przedłużenia szerokiego toru do Czech, to należy podkreślić, że nie są planowane w tym zakresie żadne działania z wielu przyczyn. Po pierwsze, taka inwestycja byłaby bardzo trudna i skomplikowana oraz bardzo kosztowna. Spowodowałaby to, że powstanie hub przeładunkowy po stronie czeskiej, co niewątpliwie wpłynęłoby negatywnie na konkurencyjność Sławkowa i terminali ulokowanych w Sławkowie. Ponadto będzie równolegle realizowana inwestycja na linii kolejowej E65 przez PKP PLK na odcinku Katowice – Zebrzydowice. Jej koszt szacowany jest na 4,1 mld zł. Wynika to głównie ze zurbanizowanego obszaru, na którym przebiega linia kolejowa E65, szkód górniczych oraz konieczności wielorakich uzgodnień z okolicznymi mieszkańcami. Z pewnością RHS nie byłby w stanie sfinansować takiej inwestycji, ponieważ przypominam, że RHS jest zarządcą infrastruktury prywatnej. W związku z tym nie może korzystać z żadnego dofinansowania ze środków publicznych. PLK natomiast korzysta z takiego dofinansowania. W związku z tym, w bieżącej, europejskiej perspektywie finansowej 2014-2020 planowanych jest szereg inwestycji, które poprawią możliwość transportu towarów ze Sławkowa do Republiki Czeskiej. Pierwszy projekt dotyczy planowanych prac na liniach kolejowych nr: 138, 161, 180, 654, 665, 657, 658 i 699. To jest połączenie posterunku odgałęźnego Dorota, który położony jest

obok euroterminalu Sławków, poprzez Chorzów Stary i Mysłowice Brzezinka z Oświęcimiem. Przewidywany koszt tej rewitalizacji to 300 mln zł, a planowana data ogłoszenia przetargu na roboty budowlane to 2015 r. Planowana data zakończenia robót budowlanych to 2018 r. Finansowanie jest z Funduszu Spójności w ramach POIŚ II. Następnie z Oświęcimia planujemy prace rewitalizacyjne do stacji Czechowice-Dziedzice. To jest linia 93. Planowany koszt projektu to 438 mln zł. Analogiczne są daty ogłoszenia przetargu i zakończenia robót budowlanych, czyli 2015 i 2018 r. Również dofinansowanie będzie z Funduszu Spójności w ramach POIŚ II. Czechowice-Dziedzice są jedną ze stacji kolejowych na linii kolejowej E65, której modernizacja jest planowana w ramach instrumentu „Łącząc Europę". Planujemy pełną modernizację linii kolejowej E65 na odcinku Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice. Przewidywany koszt projektu to 4,1 mld zł. Planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane to 2017 r., a planowana data zakończenia robót budowlanych to 2021 r. Tak jak już mówiłem z CEF-u planujemy dofinansowanie 85% kosztów kwalifikowanych tej inwestycji. Chciałem podkreślić, że będzie to jedna z większych inwestycji, które pozwolą Polsce wykorzystać przysługujące jej środki w ramach CEF-u. Prowadzone są już dosyć zaawansowane prace studialne dotyczące tej modernizacji. W ich wyniku ograniczono zakres planowanych prac. W ramach tej inwestycji zostanie zbudowana dodatkowa para torów na odcinku Katowice – Tychy.

Chciałem wspomnieć, że w zakresie transportu kolejowego z Dalekiego Wschodu do Europy, to transport kolejowy powinien wspomagać i przejmować ładunki w portach od transportu morskiego. Nie ma możliwości, żeby transport ten zastąpił transport morski. Dlatego podejmowanych jest szereg czynności, które mają zwiększyć atrakcyjność naszych portów, które w oczywisty sposób konkurują z innymi portami na Bałtyku i Morzu Północnym. Poza inwestycjami, które realizują zarówno zarządcy portów, jak i zarządcy infrastruktury kolejowej oraz dróg kołowych, to podejmowane są także inne inwestycje. To znaczy, że wprowadzono uproszczenia w zakresie podatkowo-celnym. W ramach tych zmian w 2013 r. wprowadzono przepisy umożliwiające dokonywanie odpraw celnych w głębi kraju. Jest to coraz częściej wykonywany instrument. Równocześnie prowadzonych jest szereg innych rozwiązań deregulacyjnych. Potwierdzeniem tego jest coraz większe zainteresowanie odbiorców czeskich dokonywaniem odpraw w polskich portach. Ministerstwo Gospodarki prowadzi działania deregulacyjne, które mają skrócić czas kontroli towarów importowanych poprzez porty, aby zwiększyć przepustowość tych portów, przyspieszyć obrót towarów oraz zwiększyć potencjalne przychody spedytorów, czy importerów.

Posłowie wnioskodawcy wspomnieli również w swoim wniosku o inicjatywie budowy szerokiego toru poprzez Słowację do Wiednia. Chcielibyśmy podkreślić, że realizacja tej inicjatywy nie jest wcale przesądzona. Ta inicjatywa nie dysponuje żadnym poparciem politycznym Komisji Europejskiej, ponieważ jej realizacja przyczynia się do pewnego uzależnienia Unii Europejskiej od Rosji w zakresie importu z Dalekiego Wschodu. Nie ma też poparcia Komisji Europejskiej w zakresie finansowym tej inwestycji. Inwestycja ta nie jest wpisana do katalogu inwestycji bazowej sieci korytarzy transportowych Unii Europejskiej. W związku z trudnościami w realizacji inwestycji z Koszyc do Wiednia, a mówimy tutaj o budowie całkiem nowej linii kolejowej, gdzie jest teren górzysty, wystąpiłby szereg problemów środowiskowych, które byłyby dość kosztowne z tytułu przeprowadzenia działań kompensacyjnych i uzgodnień społecznych, dlatego też szacujemy koszty tej inwestycji na 6 mld zł. To jest jedno duże ryzyko tej inwestycji. Drugie to jest to, że nikt nie potrafi wskazać towarów, które byłyby transportowane tą linią na wschód. Jesteśmy przekonani, że znalazłyby się towary do transportu z Chin do Europy Zachodniej, natomiast biorąc pod uwagę co jest wysyłane z Europy do Chin, to jest to głównie zaopatrzenie sektora maszynowego, pojazdy drogowe, towary luksusowe i towary z branży IT. Są to towary, do których nie jest raczej wykorzystywany transport kolejowy. Co też podkreślają w kontaktach roboczych przedstawiciele rządu Słowacji, to wydaje się, że istnieje duże ryzyko, że wagony transportujące towary linią kolejową z Chin do Europy wracałyby puste.

Należy podkreślić, że Słowacja jako główny kraj, w którym byłyby realizowane te inwestycje, stosunkowo mało skorzystałaby z tego jako tranzyt. Na pewno zmalałaby rola Koszyc jako punktu przeładunkowego. Kolejnym ryzykiem jest to, że planowane miejsce terminalu pod Wiedniem, blisko umiejscowionego przy Dunaju, tak, aby można było w ten intermodalny ciąg włączyć również transport śródlądowy, to ta lokalizacja już jest niemożliwa do wykorzystania. W związku z tym, wydaje się, że sama realizacja tego pomysłu, który jest dość mocno lansowany przez władze rosyjskie, stoi pod wielkim znakiem zapytania.

Ostatnią kwestią, o której chciałbym powiedzieć w zakresie polskich działań wsparcia transportu intermodalnego, to jest fakt, iż w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, w ramach działania 3.4 – Rozwój transportu morskiego, śródlądowego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych, przewidziano wsparcie w wysokości 1.626.000 tys. euro, z czego 1.382.000 tys. pochodzi z budżetu środków europejskich. Zakłada się, że środki te byłyby przeznaczane dla beneficjentów w trybie konkursowym przy maksymalnym pułapie dofinansowania wydatków kwalifikowanych na poziomie 85% i minimalnym wkładzie beneficjenta na poziomie 5% wydatków. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo otwieram dyskusję. Pani poseł Elżbieta Pierzchała, bardzo proszę.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Dziękuję bardzo. Panie dyrektorze, nie wiem, czy dobrze zrozumiałam, ale pan powiedział, że RHS jest spółką prywatną. Czy ona jest przeznaczona do prywatyzacji? Nie bardzo wiem, co pan powiedział w pierwszej części, bo ja to tak zrozumiałam.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, pan poseł Chmielowski.

Poseł Piotr Chmielowski (SLD):

Dziękuję panie przewodniczący. Panie dyrektorze, przyznam szczerze, że z dużym zdziwieniem przyjąłem pana stanowisko w tej sprawie. Szczególnie, że posłużył się pan pewnymi założeniami, które dalece w tej chwili odbiegają od pewnej wizji, która jest dyskutowana.

Wszyscy doskonale wiemy, że szeroki tor, pomijając historię, może doskonale służyć do przewozu dużej liczby towarów bez pewnych kłopotów, które będą wiązały się z przerzucaniem towarów na terminalach granicznych. Poza naszą wschodnią granicą szeroki tor to jest standard. Mówimy tu nie bezpośrednio o kontaktach z Chinami, bo jest to dosyć długi odcinek, dystans, ale mówimy tu o Kazachstanie i przede wszystkim rozpatrujemy to w kwestii ukraińskiej. Na dzień dzisiejszy rząd Republiki Czeskiej wspierany przez pana prezydenta Milosa Zemana podejmuje różnego rodzaju debaty, weryfikacje, czy to w Komisji Europejskiej, czy Parlamencie Europejskim w celu stworzenia możliwości dostępu do szerokiego toru. Z punktu widzenia Republiki Czeskiej, która byłaby w pewnym sensie krajem tranzytowym, nie ma znaczenia, czy będzie to przez Słowację, czy przez Polskę. Przy czym przez Polskę będzie taniej. Z naszego interesu, a mianowicie Śląska, tam gdzie leży Sławków, tego typu rozwiązanie jest doskonałe. Sławków nie jest wykorzystywany w sposób należyty, czy właściwy, jeżeli chodzi o potoki towarowe. Nie ma znaczenia w skali szeroko rozumianego globalnego transportu. My, jako Sojusz Lewicy Demokratycznej, chcieliśmy się dowiedzieć jakie jest stanowisko rządu do planowanych potoków towarowych i co jest najistotniejsze, co będzie tymi potokami jeździło. To jest pierwsza sprawa.

Poza tym przedłużenie do granicy Czech w naszym zapytaniu, powiedzmy prośbie o stanowisko rządu, dotyczyło połączenia do Gorzyc, tam gdzie na dzień dzisiejszy planowane jest pięciomodalne centrum logistyczne. Mam nadzieję, że w przyszłości będzie też połączone drogą wodną, ale już funkcjonujące w sferze projektu dzięki autostradzie i lotnisku w Pyrzowicach. Mamy tutaj do czynienia z pewną inwestycją, która z naszej strony nie będzie wymagała wielkich nakładów finansowych, a jednocześnie stworzy coś

w rodzaju przyczółku do gigantycznego transportu olbrzymiej masy towarowej. Teoretycznie, jak powiedziałem wcześniej, będzie to okno na świat dla takiego państwa, jak Ukraina. Będziemy kierowali strumień towarów eksportowych i importowych z tego kierunku właśnie do nas poprzez m.in. Sławków do Gorzyc. To jest pierwsza sprawa. Mam nadzieję, że rząd podjął studia, a przynajmniej ma pojęcie o tym, o jakiej masie towarowej teraz dyskutujemy. Oczywiście, nie muszę dodawać, że również Rosja jest zainteresowana tego typu transportem, szczególnie, że jest to jedyny tor, który tak naprawdę wjeżdża do Europy Środkowowschodniej, czyli do nas, do Unii Europejskiej z terenów byłego imperium postsowieckiego. Już nie będę wspominał o Kazachstanie. To było naszą intencją.

Również chcielibyśmy się dowiedzieć, czy rząd w ogóle prowadził negocjacje ze stroną czeską. Chciałem powiedzieć, że Ministerstvo Dopravy Republiki Czeskiej, czyli ministerstwo transportu, w ten sposób wyspecjalizowało się, że powołało swoich pełnomocników. Chciałbym usłyszeć, czy rząd w ogóle podjął jakąkolwiek dyskusję i odpowiedział na pisma kierowane przez to ministerstwo w celu uzyskania jednoznacznego i spójnego stanowiska w tej kwestii. Proszę również pamiętać, że bazowanie na tym, że będziemy trzymali Sławków, powiedzmy, w jakimś sensie, w otoczeniu tych naszych, wąskich torów, w tym sensie, że ktoś będzie z tego korzystał, to myślę, że to stanowisko było wielokrotnie przedstawiane łącznie ze stanowiskiem pana prezydenta Zemana, m.in. tutaj w Warszawie w Ministerstwie Gospodarki, gdzie zapytał się wprost, dlaczego trawa rośnie na dworcu w Katowicach? Przecież wiadomo, że nie będą z tego korzystać.

Pewnym logicznym błędem w pana wypowiedzi jest to, że wagony będą w jedną stronę jeździły puste. To nie jest prawda. Przecież kraje po drodze, które będą z tego korzystały, są olbrzymimi odbiorcami różnego rodzaju dóbr, które są w pewnym sensie męczone, np. transportem kołowym do granicy. Mogłyby być transportowane inaczej, a nie są. Poza tym ministerstwo, jak rozumiem, nie podjęło żadnych starań, aby dowiedzieć się jakie będą relacje związane z tzw. masowym przewożeniem, w tym wypadku m.in. węgla, czy różnego rodzaju rud. Na to chcieliśmy usłyszeć odpowiedź, jak również równoznaczne stanowisko, czy w ogóle będziemy dyskutować na ten temat. Natomiast szermowanie pieniędzmi bez jakiejkolwiek weryfikacji, że np. odcinek ze Sławkowa do Zebrzydowic, o ile dobrze słyszałem, że to będzie 4 mld zł, to nie jest to na miejscu w tym momencie. Chciałbym na te pytania usłyszeć odpowiedź i chciałbym, żeby rząd rzeczywiście przedstawił swoje jednoznaczne stanowisko poparte konkretami, a nie futurystyką i nie opowiadał, że będą jeździły puste wagony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa posłów chciałby jeszcze zabrać głos? Zanim oddam głos panom, żeby udzielili odpowiedzi na zadane pytania i odnieśli się do poruszanych kwestii, mam pytanie do przedstawiciela MSZ, czy zechciałby zabrać w tej kwestii głos?

Naczelnik wydziału w Departamencie Wschodnim Ministerstwa Spraw Zagranicznych Andrzej Jankowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, nazywam się Andrzej Jankowski. Kieruję Wydziałem Federacji Rosyjskiej w Departamencie Wschodnim MSZ. Chcę powiedzieć, że temat wykorzystania tranzytowego położenia Polski w układzie Ukraina, Białoruś, a przede wszystkim Rosja, Kazachstan, wpisujemy konsekwentnie do wszystkich agend spotkań z Rosjanami, jakie prowadzimy w tej chwili tak, żeby pomimo trudnej sytuacji politycznej, cały czas przygotowywać grunt pod propozycje biznesowe, jeżeli takie oczywiście pojawią się. Dla państwa wiadomości podkreślę, że np. 19 grudnia 2013 r. podczas posiedzenia Polsko-Rosyjskiej Komisji Współpracy Strategicznej pan minister Sikorski wprost zwrócił się do ministra Ławrowa o to, żeby oba ministerstwa wspierały ten temat w swoich układach. Również wątek współpracy transportowej, mając na uwagę Rosję, ale pamiętając o innych krajach, jest poruszany na Polsko-Rosyjskiej Komisji Współpracy Międzyrządowej. Na ostatnim posiedzeniu w Gdańsku 20 września 2013 r. też zostało to wpisane i króciutko omówione oraz zasygnalizowane. Również w mniejszej skali, jeśli chodzi o współpracę z Obwodem Kaliningradzkim, jesteśmy aktywni jako Polska i przekonujemy Rosjan do odbudowy połączeń kolejowych. Także, jak mówił pan poseł,

żeby wykorzystywać te środki i możliwości, które są przeznaczone na przestawianie się z transportu lądowego na transport kolejowy, jeżeli chodzi o ładunki. Tak że staramy się wspierać Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju i oczywiście inicjatywy biznesowe, które pojawiają się, jak możemy najlepiej. To tyle tytułem informacji z naszej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Prosiłem o głos, ponieważ było oczekiwanie wynikające z wniosku o stanowisko MSZ. Dla porządku: wiem, że jest przedstawiciel MON na sali. Czy chciałaby pani zabrać głos? Nie. Rozumiem. Dziękuję. Wobec tego proszę pana dyrektora, czy pana prezesa o odniesienie się do kwestii, które były poruszone w dyskusji.

Zastępca dyrektora departamentu w MIiR Jakub Kapturzak:

Odpowiadając na pytania pani poseł Pierzchały, powiedziałem, że infrastruktura, na której operuje RHS jako zarządca, ma charakter prywatny. To znaczy, że tej infrastruktury nie dotyczy obowiązek udostępniania jej każdemu licencjonowanemu przewoźnikowi. W związku z tym nie ma możliwości współfinansowania inwestycji RHS ze środków publicznych. Infrastruktura o charakterze prywatnym, to chodzi tylko o określenie prawne tego zintegrowanego przedsiębiorstwa i infrastruktury, którą zarządza to zintegrowane przedsiębiorstwo. Natomiast nie wiem nic o planach prywatyzacji RHS. Nie łączy się to w żaden sposób z kwestią zmiany statusu własnościowego RHS.

Odnosząc się do drugiej wypowiedzi, to na początek chciałbym powiedzieć, że nowo ukonstytuowany rząd Czech i ministrowie tego rządu, chyba z drugą, zagraniczną podróżą udali się do Warszawy, zaraz po Bratysławie. Tak się składa, że uczestniczyłem w rozmowach pani premier Bieńkowskiej z panem ministrem transportu Czech. Teraz przepraszam, ale nie chcę przekręcić jego nazwiska. Niemniej jednak były takie rozmowy prowadzone około dwóch miesięcy temu. W zakresie tematów kolejowych chcę powiedzieć, że były poruszone kwestie modernizacji linii kolejowej z Katowic do Zebrzydowic, aby poprawić połączenie kolejowe, głównie pasażerskie Katowice – Ostrawa. Była poruszona kwestia równoległej modernizacji połączenia kolejowego Kędzierzyn-Koźle – Chałupki. Była poruszona kwestia modernizacji połączenia kolejowego Wrocław – Kamieniec Ząbkowicki – Międzylesie. Była też poruszona kwestia linii kolejowej 346 koło Porajowa w tzw. Worku Turoszowskim. Była poruszona kwestia transportu przerwanego w Głuchołazach. Była poruszana kwestia przywrócenia połączenia dziennego Intercity z Warszawy do Pragi. W żaden sposób strona czeska nie zwróciła się do nas z kwestią przedłużenia – teraz nie wiem, czy do Czech, czy też w stronę Czech – szerokiego toru. Chciałbym zwrócić uwagę pana posła, że z wystąpienia Klubu Sojuszu Lewicy Demokratycznej nie widzę wspomnianej kwestii Gorzyczek, stąd w żaden sposób nie mogliśmy się do tego odnieść. Natomiast muszę przyznać, że wydaje mi się, że zasadne jest wskazywanie na plany inwestycyjne ministerstwa oraz plany inwestycyjne PKP PLK w zakresie poprawy połączenia Sławkowa z przejściem granicznym w Zebrzydowicach. Te plany dotyczą infrastruktury – 414, 35, ponieważ tylko taka infrastruktura może być współfinansowana w Polsce ze środków publicznych. Chciałem tylko zauważyć, że jeżeli na to połączenie przeznaczamy z grubsza 4,8 mld euro, to tym bardziej… Tak, wskazywałem tutaj jest 4,1 mld. Na to połączenie może trochę mniej, bo te dwie inwestycje łączą się w Czechowicach. Przy przeznaczeniu takich środków na poprawę tego połączenia normalnotorowego podana w wątpliwość może być zasadność wydania podobnej kwoty dla przedłużenia szerokiego toru w kierunku Republiki Czeskiej.

Odnośnie do szerokiego toru i linii hutniczo-szerokotorowych, to chciałem powiedzieć, że spółka RHS aktualnie ze środków własnych prowadzi inwestycje mające zwiększyć przepustowość tej linii, o czym mówił pan minister Klepacki w odpowiedzi na pytania bieżące kilka tygodni temu. Budowane są nowe mijanki, modernizowany jest system zarządzania ruchem kolejowym na tej linii i spodziewamy się, że po zakończeniu tych prac przepustowość linii wzrośnie. Pamiętajmy, że mówimy o jednotorowej linii kolejowej. Spodziewamy się, że po modernizacji przepustowość wzrośnie z obecnych 11 par pociągów do 15 par pociągów na dobę. Chciałbym również zauważyć, że w 2013 r. spółka RHS przewiozła 10 mln ton ładunku, ale 52% z tego, czyli 5,2 mln, to była ruda

żelaza, której odbiorcą była Huta Katowice. W związku z tym, w naszej opinii, możliwości przepustowości linii kolejowej RHS są w zasadzie wykorzystywane aktualnie w 100%. Konieczne jest wprowadzenie prac, które będą finansowane przez RHS. Chciałem zwrócić jeszcze na jedno uwagę: terminal w Sławkowie, a są tam co najmniej dwa terminale kolejowe. Proszę zwrócić uwagę na ich usytuowanie. Tam kończy się szeroki tor. Jest tam połączenie drogowe, ale Sławków i region katowicki leżą na przecięciu dwóch korytarzy towarowych Unii Europejskiej, które aktualnie tworzone są na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 913/2010. To jest korytarz Bałtyk – Adriatyk.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę nie prowadzić dyskusji. Proszę umożliwić wypowiedź panu dyrektorowi. Później udzielę panu głosu.

Zastępca dyrektora departamentu w MIiR Jakub Kapturzak:

Linia kolejowa E30 jest częścią korytarza towarowego Morze Północne- Bałtyk z portów Morza Północnego – Rotterdam, Antwerpia, Hamburg – do Terespola i w chwili obecnej Kowna, a w przyszłości do Tallina. Krzyżuje się także w tym miejscu korytarz transportowy Bałtyk-Adriatyk ze Świnoujścia i Gdyni do Kopru, Triestu i Wenecji. W związku z tym całkowicie zasadny, w naszej opinii, jest rozwój tych linii kolejowych, które wchodzą lub będą wchodzić w skład tych korytarzy. Z polskiej strony zarządcą infrastruktury, który prowadzi teraz prace w gremiach korytarzowych tych dwóch korytarzy, jest PKP PLK. Nie byłoby możliwe oczywiście, aby uczestniczyła w takich pracach spółka RHS, która jest jednocześnie zarządcą, przewoźnikiem i samodzielnie przydziela sobie przepustowość. W związku z tym nie byłoby możliwości, aby RHS reprezentował Polskę w takich gremiach. Wydaje się, że z wielu powodów środki, którymi dysponujemy, powinniśmy ukierunkowywać głównie na poprawę infrastruktury w zarządzie Polskich Linii Kolejowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pani poseł Pierzchała.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Niestety, ale, panie dyrektorze, przepraszam, jeżeli pan mówi, że RHS jest prywatnym zarządcą.

Zastępca dyrektora departamentu w MIiR Jakub Kapturzak:

Nie powiedziałem tego.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

A co pan powiedział?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pani poseł, bardzo proszę o dokończenie wypowiedzi.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Chcę wyjaśnić tę sprawę, ponieważ odbiór może być taki, że RHS nie jest zarządcą Skarbu Państwa. Infrastruktura jest Skarbu Państwa i spółka jest Skarbu Państwa. Mówienie, że jest prywatnym przewoźnikiem, to jest jakieś kuriozum. Ja pana w ogóle nie rozumiem.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Piotr Chmielowski (SLD):

Dziękuję bardzo. Panie dyrektorze, nie tylko nie rozwiał pan żadnych moich wątpliwości, co do tej pierwszej pana wypowiedzi. Natomiast działanie rządu w zakresie korytarzy transportowych, które są ustalone przez Unię Europejską musi się odbywać, ja to nazywam w sposób „inżynierski”. To znaczy, że trzeba założyć założenia dotyczące… Mówi pan o 10 mln ton i o mijankach, że jest to jeden kierunek, czy tor. Przepraszam przejęzyczyłem się.

Jeżeli rozmawiamy o tego typu przewozach, to pan mówił, że jest to wykorzystywane w miarę w pełni i będziemy to jeszcze tylko trochę podnosić w sytuacji, kiedy zapotrzebowanie na ten przewóz jest zdecydowanie większe już na dzień dobry, co jest zdeklarowane praktycznie przez wszystkich operatorów. Nie mówię tu już o budowie Gorzyc, nie Gorzyczek, żebyśmy się źle nie zrozumieli. Panie dyrektorze, nie wiem, gdzie jesteśmy i nie wiem, gdzie jest tu jakiekolwiek myślenie oraz planowanie strategiczne. To jest na zasadzie patrzmy i oglądajmy. Poza tym pan powiedział 4 mld euro. Wszyscy dobrze to słyszeliśmy. Proszę państwa, za taką kwotę to naprawdę można wybudować setki kilometrów kolei do szybkiej jazdy. Nie rozmawiamy przecież w tej kwestii. Nie przyjmuję pana tłumaczeń, czy wypowiedzi. Chciałbym, żeby rząd udzielił rzeczywistej odpowiedzi. Rozumiem, że był pan na spotkaniu i czeska strona nie wystąpiła z tym tematem. Możliwe, że tak było. Nie byłem na tym spotkaniu. Jestem posłem opozycji, ale wie pan, jeżeli rząd Czech powołuje pełnomocnika do tej sprawy i w poprzedniej oraz obecnej kadencji parlamentu upomina się we wszystkich możliwych nie tylko mediach, ale też organizacjach, nawet pozarządowych, to ten temat musi być znany. To znaczy, że sprawa jest otwarta dla rządu. To jest jakaś metoda blokowania czegoś w pana ustach, co jest logiczną konsekwencją interesów, które są prowadzone. Przecież wszyscy wiemy z deklaracji – tutaj chciałem podziękować panu dyrektorowi z MSZ. Ministerstwo na okrągło informowane jest, że nawet Kazachstan deklarował się, że będzie współfinansował pewnego rodzaju rozwiązania infrastrukturalne, byle tylko mieć łatwy dostęp w sensie eksportowo-importowym do Europy Zachodniej. Jest to przecież państwo całkowicie odizolowane od jakichkolwiek szlaków komunikacyjnych, czy to morskich. Jest to kraj śródlądowy, więc tutaj mają z tym problemy. Nie przyjmuję pana wyjaśnień. Jestem tym zniesmaczony. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pan dyrektor. Później pozwolę sobie zabrać głos.

Zastępca dyrektora departamentu w MIiR Jakub Kapturzak:

RHS jest zarządcą infrastruktury kolejowej, która nie ma charakteru ogólnie udostępnianej. Nie ma charakteru infrastruktury publicznej.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Jak to nie jest publiczna?

Zastępca dyrektora departamentu w MIiR Jakub Kapturzak:

Zgodnie z pierwszym pakietem kolejowym, zarządca infrastruktury publicznej ma obowiązek udostępniać ją na wniosek każdego przewoźnika, który posiada licencję na równych zasadach. Jedyne ograniczenie to kwestia przepustowości. RHS jest zintegrowanym przedsiębiorstwem, które jest zarówno zarządcą infrastruktury kolejowej, jak i jest przewoźnikiem kolejowym. Nie ma obowiązku udostępniania tej infrastruktury. Nie jest to infrastruktura o charakterze publicznym. Oczywiście, że RHS jest jednoosobową spółką. Na linii szerokotorowej jedynym przewoźnikiem, który realizuje przewozy, jest PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. w Zamościu. Ta kwestia jest pewnym problemem w relacjach rządu z Komisją Europejską. Nie mówiłem, że jest to podmiot prywatny. Jest to jednoosobowa spółka z ograniczoną odpowiedzialnością i własność PKP S.A., która, jak wiadomo, jest jednoosobową spółką akcyjną Skarbu Państwa.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze. Proponuję w tej kwestii udzielić odpowiedzi pani poseł na piśmie. Pani poseł, w tym gronie jesteśmy zorientowani. RHS jest spółką w grupie PKP i jej szczególny charakter polega na tym, że jest to firma jednocześnie operująca i zarządzająca infrastrukturą. Nie jest prywatna. Oczywiście, RHS może udostępnić infrastrukturę na określonych warunkach.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Może, ale nie musi.

Zastępca dyrektora departamentu w MIiR Jakub Kapturzak:

Nie może.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dlaczego nie może?

Zastępca dyrektora departamentu w MIiR Jakub Kapturzak:

Teraz dokładnie nie pamiętam, ale art. 4 ust. 2 lub art. 5 ust. 2 mówi, że RHS może być zintegrowany pionowo, nie musi prowadzić odrębnej rachunkowości tak długo jak nie udostępnia…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie dyrektorze, podtrzymuję swój wniosek, aby w tej kwestii udzielić odpowiedzi na piśmie dla pani poseł. W części wypowiedzi pana posła Chmielowskiego, to rozumiem, że każdy z nas pozostaje przy własnej ocenie przedłożonej informacji w tej sprawie. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Chmielowski (SLD):

Chciałem zgłosić wniosek, żeby pan dyrektor jeszcze raz mógł tę swoją wypowiedź po dokładnej analizie i przemyśleniach w całości przedstawić mi na piśmie, jeżeli mogę o to prosić.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie dyrektorze, wobec powyższego bardzo proszę o udzielenie panu posłowi odpowiedzi także na piśmie. Czy w tej sprawie chciałby jeszcze ktoś z państwa zabrać głos? Nie słyszę. Szanowni państwo, w związku z tym, że oprócz informacji powinniśmy jako Komisja przedłożyć informację Prezydium Sejmu i pani marszałek Sejmu, czy informacja złożona przez stronę rządową jest wystarczająca, czy niezbędna jest debata w tej sprawie na posiedzeniu Sejmu, zobowiązaliśmy pana dyrektora i stronę rządową do złożenia odpowiedzi na piśmie, więc stawiam wniosek, aby Komisja uznała, że ta informacja jest wystarczająca i nie ma potrzeby przeprowadzenia debaty na sali plenarnej. Czy jest sprzeciw do mojego wniosku?

Poseł Piotr Chmielowski (SLD):

Ja chciałem zgłosić sprzeciw. Te informacje, które usłyszeliśmy, były wielokrotnie korygowane. Są całkowicie różne i rozbieżne ze stanowiskiem Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Ministerstwo Spraw Zagranicznych prowadzi szeroko zakrojoną politykę, nazwijmy to, propolską, w tym sensie, że eksportową dla nas. Słyszeliśmy stanowisko, które nie podlega komentarzowi. Poprosiłem o to, żeby mieć to w postaci dokumentu, już nie tylko nagrania z tego posiedzenia Komisji, to stanowisko, żeby można było popracować w gronie eksperckim z naszej strony i przedstawić dodatkowe rzeczy. Dopóki pan dyrektor trwa w tej różnicy zdań pomiędzy jednym a drugim ministerstwem, w mojej ocenie, plenarna debata i informacja rządu w tej sprawie na sali plenarnej wydaje się niezbędna, aby wszystko dokładnie wytłumaczyć przed szerokim gremium, już nie tylko na posiedzeniu Komisji, ale żeby wszyscy mieli możliwość zaznajomienia się z tezami, projektami czy pomysłami. To jest interes społeczny, przede wszystkim naszych operatorów kolejowych, importerów, producentów i już nie mówię o centrach logistycznych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, mam propozycję. Wobec zobowiązania do przedstawienia tej informacji na piśmie, proponuję – jeżeli pan poseł przyjmie propozycję – że po zapoznaniu się z odpowiedzią na piśmie wrócimy do sprawy. Moglibyśmy tak?

Poseł Piotr Chmielowski (SLD):

Tak.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Na tym etapie traktujemy to, że resort przedłoży informację na piśmie i wtedy podejmiemy decyzję. Panie dyrektorze, w jakim terminie będzie informacja?

Zastępca dyrektora departamentu w MIiR Jakub Kapturzak:

Nasz resort nie potrzebuje dużo czasu, tylko potrzebowałbym uzgodnić to z MSZ.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dlatego chcę, żeby określił pan, jaki przyjmiemy termin, bo trzeba będzie go dotrzymać.

Zastępca dyrektora departamentu w MIiR Jakub Kapturzak:

Panie przewodniczący, trzy tygodnie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzisiaj mamy, który? Dobrze, czy do 17 czerwca? Nie wiem, jaki to dzień. Wystarczy?

Zastępca dyrektora departamentu w MIiR Jakub Kapturzak:

Tak.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze. Panie pośle, do 17 czerwca, i uznajemy, że na dzisiaj przyjmujemy te wyjaśnienia w związku z tym, że będą na piśmie. Wtedy zajmiemy stanowisko jako Komisja. Dziękuję bardzo. Wobec wyczerpania porządku, zamykam posiedzenie. Dziękuję.